

# TINJAUAN YURIDIS DALAM TINDAK PIDANA PENERBANGAN DI INDONESIA

Anwar, SPd.,SH.MH<sup>1</sup>

**Abstrak :** Bentuk - bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, Perbuatan - perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana.

**Kata Kunci :** Tindak Pidana, Penerbangan

## PENDAHULUAN

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang, dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan diartikan kepada hal-hal yang mencakup keselamatan penerbangan yang selalu berhubungan dengan aspek keamanan penerbangan.

Kasus kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di Indonesia telah menyita perhatian masyarakat luas, karena selain interval waktu yang berdekatan dan melanda hampir seluruh maskapai penerbangan, juga yang paling menyorot perhatian publik adalah timbulnya korban jiwa dalam

---

<sup>1</sup> Dosen Fakultas Hukum Universitas Yapis Papua

kecelakaan tersebut. Kepercayaan masyarakat atas kenyamanan dan keselamatan dalam penggunaan moda transportasi udara tersebut semakin berkurang, meskipun kebutuhan atas penggunaannya sangat tinggi.

Perusahaan penerbangan selaku operator, oleh masyarakat dianggap lalai dan tidak profesional dalam pengelolaan perusahaan, disisi lain Pemerintah selaku regulator juga dianggap lamban dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan serta tidak memiliki ketegasan dalam Pengaturan atas perusahaan-perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan. Secara garis besar, hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan sektor penerbangan di Indonesia terkait kualitas dari sumber daya manusia operator penerbangan dan pembuat regulasi sangat rendah. Lemahnya kualitas sumber daya manusia itu menjadi bahaya laten dalam industri penerbangan. Kelemahan itu diduga merupakan tindakan melanggar hukum dan atau tidak sesuai dengan norma etika kerja dari industri penerbangan secara mayoritas<sup>2</sup>.

Dengan adanya Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009, Peraturan Menteri Nomor 31 Tahun 2013 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Indonesia Nomor KP 152 Tahun 2012 tentang Pengamanan Kargo, dan Pos yang Diangkut dengan Pesawat Udara, serta *Annex 17* dari Organisasi Penerbangan Sipil (ICAO) mengenai *Security, Safeguarding*

---

<sup>2</sup> Black, Henry Campbell. 1990. *Black's Law Dictionary*, seventh edition West Publishing Co

*International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, diaturlah ketentuan - ketentuan tentang kewajiban pengamanan kargo, dan pos sebelum diangkut oleh pesawat udara sipil<sup>3</sup>.

Perkembangan industri jasa penerbangan di Indonesia, khususnya untuk penerbangan komersial berjadwal semakin marak sejak dikeluarkannya deregulasi yang mengatur transportasi udara pada tahun 1999, berupa serangkaian paket deregulasi, salah satunya adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2004 tentang Pendirian Perusahaan penerbangan di Indonesia. Banyaknya jumlah maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia secara langsung menciptakan persaingan yang cukup ketat. Walaupun menghadapi tekanan dengan meningkatnya harga bahan bakar, industry penerbangan nasional tetap mengalami pertumbuhan yang pesat.

Perkembangan jasa pelayanan maskapai penerbangan dari tahun ke tahun semakin menjadi perhatian masyarakat luas. Hal itu dapat dilihat dari ketatnya persaingan pelayanan, harga dan promosi yang ditawarkan berbagai maskapai penerbangan. Daya tarik (*attractiveness*) industri penerbangan cukup besar dan menjanjikan. Hal ini dapat dilihat banyaknya industri penerbangan yang menggeluti bisnis tersebut. Salah satu contoh pada Maskapai Express Airlines maskapai nasional dan domestik yang mencoba mempertahankan tarif dengan menyesuaikan kualitas pelayanan

---

<sup>3</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan>

maksimal dari Maskapai Express Airlines yang sudah memang diakui oleh seluruh pengguna fasilitas jasa penerbangan.

Dilihat dari *market size industry* penerbangan cukup menggiurkan setiap hari diseluruh dunia lebih dari tiga juta penumpang yang terbang lewat udara. Suatu ukuran pasar yang cukup besar. Permintaan (demand) akan angkutan udara masih memungkinkan meningkat diatas jumlah tersebut,terlebih pada musim sibuk (peak season) seperti hari libur anak sekolah dan kuliah, hari besar keagamaan atau musim - musim tertentu atau hari biasa (low season). Saat ini, kegiatan pemasaran merupakan proses yang terintegrasi, yaitu berfokus pada pelanggan. Survei kepuasan pelanggan bermanfaat untuk memperbaiki dan meningkatkan kinerja internal jasa yang bersangkutan<sup>4</sup>.

Sejalan dengan adanya perkembangan keberadaan pesawat udara, pembangunan di bidang hukum udara juga mulai menjadi perhatian sejak tahun 1784, peraturan pertama dalam bidang hukum udara dibuat pada tahun tersebut oleh Lenoir seorang berkebangsaan Perancis, yang melarang penerbangan dengan balon udara tanpa izin. Kemudian peraturan dalam hal keselamatan penerbangan pertama kali pada tahun 1819 oleh Count d'Anglés, yang mengharuskan balon udara dilengkapi dengan parasut dan melarang percobaan - percobaan dengan balon udara selama musim panen. Pada tahun 1963 diselenggarakan Konvensi Tokyo

---

<sup>4</sup>E. Suherman, *Hukum Udara Idonesia & Internasional* (Bandung : Alumni, 1979) hal. 101

1963 (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*), yaitu konvensi yang mengatur tindak pidana dan perbuatan - perbuatan tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara.

Tindakan dimaksud meliputi perbuatan yang merupakan pelanggaran terhadap hukum pidana atau bukan tetapi mungkin dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan. Kemudian pada tahun 1970 diselenggarakan Konvensi the Hague 1970 tentang "*The Supression of Unlawful Seizure of Aircraft*" (Konvensi tentang Pemberantasan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum). Pasal 1 Konvensi the Hague 1970 ini lazim disebut sebagai kejahatan pembajakan pesawat udara (*hijacking*). Kemudian kejahatan internasional dalam penerbangan ini diperluas dalam Konvensi Montreal 1971 tentang "*The Supression o Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*" (Konvensi tentang Pemberantasan Tindakan-Tindakan Melawan Hukum yang Mengancam Keamanan Penerbangan Sipil), yang meliputi perbuatan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan, merusak pesawat udara dalam dinas, menempatkan atau menyebabkan ditempatkannya bahan peledak di dalam pesawat udara dalam dinas, memberikan keterangan yang diketahuinya adalah palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Konvensi the Hague 1970, Konvensi Montreal 1971 dan Konvensi Tokyo 1963 telah diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976. Kemudian melalui Undang - Undang

Nomor 4 Tahun 1976 kejahatan internasional yang bertalian dengan penerbangan tersebut dimasukkan dalam KUHP di Indonesia<sup>5</sup>. Konvensi Tokyo 1963 tersebut telah diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang - Undang Nomor 2 Tahun 1976 dan ditindaklanjuti dengan Undang – Undang Nomor 4 Tahun 1976 tentang perubahan dan penambahan beberapa Pasal dalam KUHP bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan Perundang-Undangan pidana, kejahatan penerbangan, dan kejahatan terhadap sarana atau prasarana penerbangan. Sehubungan dengan hal tersebut Pasal 3 KUHP mengalami perubahan sehingga berbunyi: “Ketentuan pidana dalam perundang - undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia”. Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut, maka penulis akan mengkaji bentuk tindak pidana penerbangan di Indonesia

## **PEMBAHASAN DAN ANALISIS**

### **Pengertian Hukum Pidana**

Menurut Tongat<sup>6</sup> bahwa penjelasan terhadap pengertian hukum pidana dirasa sangat urgen, oleh karena istilah hukum pidana merupakan istilah yang mempunyai lebih dari satu makna. Seringkali orang

---

<sup>5</sup> Bambang Widarto, *Hukum Udara (Hukum Udara Publik dan Perdata)*, (Jakarta: Diktat FHUP, 2010), hlm. 199.

<sup>6</sup> Tongat, 2008, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press, hlm.11.

memberikan batasan atau defenisi tentang hukum pidana, tetapi yang dimaksudkan sebenarnya hanyalah bagian dari hukum pidana.

Menurut Simons hukum pidana itu dapat dibagi menjadi hukum pidana dalam arti objektif atau *strafrecht in objectieve zin* dan hukum pidana dalam arti subjektif atau *strafrecht in subjectieve zin*. Hukum pidana dalam arti objektif adalah hukum pidana yang berlaku, atau yang juga disebut sebagai hukum positif atau *ius poenale*<sup>7</sup>.

Simons merumuskan hukum pidana dalam arti objektif sebagai:

- 1) Keseluruhan larangan dan perintah yang oleh negara diancam dengan nestapa yaitu suatu pidana apabila tidak ditaati;
- 2) Keseluruhan peraturan yang menetapkan syarat - syarat untuk penjatuhan pidana, dan;
- 3) Keseluruhan ketentuan yang memberikan dasar untuk penjatuhan dan penerapan pidana<sup>8</sup>.

Hukum pidana dalam arti subjektif atau *ius puniendi* bisa diartikan secara luas dan sempit, yaitu sebagai berikut<sup>9</sup>:

- 1) Dalam arti luas:

Hak dari negara atau alat - alat perlengkapan negara untuk mengenakan atau mengancam pidana terhadap perbuatan tertentu;

- 2) Dalam arti sempit:

---

<sup>7</sup> P.A.F. Lamintang, 1984, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru, hlm. 3.

<sup>8</sup> Sudarto, 1990, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, hlm.9.

<sup>9</sup> *Ibid*, hlm.10.

Hak untuk menuntut perkara - perkara pidana, menjatuhkan dan melaksanakan pidana terhadap orang yang melakukan perbuatan yang dilarang. Hak ini dilakukan oleh badan - badan peradilan. Jadi *ius puniendi* adalah hak mengenakan pidana. Hukum pidana dalam arti subjektif (*ius puniendi*) yang merupakan peraturan yang mengatur hak negara dan alat perlengkapan negara untuk mengancam, menjatuhkan dan melaksanakan hukuman terhadap seseorang yang melanggar larangan dan perintah yang telah diatur di dalam hukum pidana itu diperoleh negara dari peraturan - peraturan yang telah ditentukan oleh hukum pidana dalam arti objektif (*ius poenale*). Dengan kata lain *ius puniendi* harus berdasarkan kepada *ius poenale*.

Moeljatno Hukum pidana adalah bagian daripada keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar - dasar dan aturan - aturan untuk:

- 1) Menentukan perbuatan - perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut;
- 2) Menentukan kapan dan dalam hal - hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan - larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan;



- 3) Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut<sup>10</sup>.

Adami Chazawi Hukum pidana itu adalah bagian dari hukum publik yang memuat atau berisi ketentuan - ketentuan tentang:

- 1) Aturan umum hukum pidana dan (yang dikaitkan atau berhubungan dengan) larangan melakukan perbuatan - perbuatan (aktif atau positif maupun pasif atau negatif) tertentu yang disertai dengan ancaman sanksi berupa pidana (*straf*) bagi yang melanggar larangan itu;
- 2) Syarat - syarat tertentu (kapankah) yang harus dipenuhi atau harus ada bagi si pelanggar untuk dapat dijatuhkannya sanksi pidana yang diancamkan pada larangan perbuatan yang dilanggarnya;
- 3) Tindakan dan upaya - upaya yang boleh atau harus dilakukan negara melalui alat - alat perlengkapannya (misalnya Polisi, Jaksa, Hakim), terhadap yang disangka dan didakwa sebagai pelanggar hukum pidana dalam rangka usaha negara menentukan, menjatuhkan dan melaksanakan sanksi pidana terhadap dirinya, serta tindakan dan upaya - upaya yang boleh dan harus dilakukan oleh tersangka atau terdakwa pelanggar hukum tersebut dalam usaha melindungi dan mempertahankan hak - haknya dari tindakan negara dalam upaya negara menegakkan hukum pidana tersebut<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Moeljatno, 1997, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, hlm.1.

<sup>11</sup> Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hlm.2.

Teguh Prasetyo<sup>12</sup> mengungkapkan bahwa Hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar - dasar dan aturan - aturan untuk:

- 1) Menentukan perbuatan - perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi para pelaku larangan-larangan tersebut.
- 2) Menentukan kapan dan dalam hal - hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan - larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
- 3) Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut.

Menurut L.J. van Apeldoorn<sup>13</sup> bahwa hukum pidana dibagi dalam : hukum pidana materiil dan hukum pidana formil. Pompe menyatakan bahwa yang dititikberatkan oleh hukum pidana dalam pertumbuhannya pada waktu sekarang adalah kepentingan umum, kepentingan masyarakat. Hubungan hukum yang ditimbulkan oleh perbuatan orang dan menimbulkan pula dijatuhkannya pidana, di situ bukanlah suatu hubungan kordinasi antara yang bersalah dengan yang dirugikan, melainkan hubungan itu bersifat

---

<sup>12</sup> Teguh Prasetyo, 2002, *Hukum Pidana*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm.23

<sup>13</sup> L.J. van Apeldoorn, 2009, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita, hlm.324.

subordinasi dari yang bersalah terhadap pemerintah, yang ditugaskan untuk memperhatikan kepentingan rakyat<sup>14</sup>.

### **Pengertian Tindak Pidana**

Istilah delik berasal bahasa latin yaitu *delictum* dan *delicta* yang dalam bahasa Belanda diterjemahkan sebagai istilah *strafbaar feit*. Itu mempersoalkan mengenai tindakan atau suatu perbuatan manusia yang mempunyai hak dan kewajiban sebagai subyek hukum, dimana dipandang sebagai suatu perbuatan atau tindakan yang melawan hukum atau melanggar kepentingan orang lain. Perbuatan mana adalah suatu perbuatan yang dilarang dan diancam hukuman oleh Undang - Undang bagi yang melanggar larangan tersebut.

Dikalangan sarjana hukum Indonesia sendiri, masih ditemukan terjemahan atau rumusan mengenai istilah *strafbaar feit* yang berbeda - beda, seperti Moeljatno sebagaimana yang dikutip Kanter dan Sianturi<sup>15</sup> yang menggunakan istilah perbuatan pidana, menyatakan bahwa untuk terjemahan *strafbaar feit*, pilihan beliau jatuh pada istilah perbuatan pidana dengan alasan dan pertimbangan : perkataan perbuatan sudah lazim dipergunakan dalam percakapan sehari - hari seperti perbuatan senonoh, perbuatan jahat dan sebagainya dan juga sebagai istilah teknis seperti perbuatan melawan hukum (*onrechmatige daad*). Perkataan perbuatan

---

<sup>14</sup> Bambang Poernomo, 1985, *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm.37.

<sup>15</sup> Kanter dan Sianturi, 1982, *Asas-Asas Hukum Di Indonesia Dan Penerapannya*, Jakarta: Alumni AHM-PTHM, hlm.207

berarti dibuat oleh seseorang dan menunjuk baik pada yang melakukan maupun pada akibatnya. Sedangkan perkataan peristiwa tidak menunjukkan bahwa yang menimbulkan adalah *handeling* atau *gedraging* seseorang, mungkin juga hewan atau alam. Dan perkataan tindak berarti langkah dan baru dalam bentuk tindak tanduk atau tingkah laku.

Selanjutnya Moeljatno sebagaimana yang dikutip Andi Zaenal Abidin Farid<sup>16</sup> bahwa keberatan atas pemakaian istilah peristiwa pidana dan tindak pidana dengan mengatakan bahwa:

1. Istilah peristiwa itu adalah pengertian konkret, yang hanya menunjuk pada suatu kejadian yang tertentu saja, misalnya matinya orang. Peristiwa ini saja tidak mungkin dilarang. Hukum pidana tidak melarang adanya orang mati, tetapi melarang adanya karena perbuatan orang lain.
2. Meskipun kata tindak lebih pendek dari pada perbuatan, tetapi tidak menunjukkan pada hal yang abstrak seperti perbuatan, tetapi hanya menyatakan keadaan konkret, sebagaimana halnya dengan peristiwa dengan perbedaan bahwa tindak adalah kelakuan, tingkah laku, gerak - gerak atau sikap jasmani seseorang, hal mana lebih dikenal dalam tindak tanduk, tindakan dan bertindak dan belakangan juga sering dipakai tindak. Oleh karena tindakan sebagai kata tidak begitu dikenal, maka dalam perundang - undangan yang menggunakan istilah tindak pidana baik dalam pasal - pasalnya sendiri maupun dalam penjelasannya hampir selalu dipakai kata perbuatan.

Selanjutnya Andi Zainal Abidin Farid<sup>17</sup> menggunakan istilah delik yang berasal dari bahasa latin *delictum* dan *delicta*, karena :

1. Bersifat universal, semua orang didunia ini mengenalnya;
2. Bersifat ekonomis, karena singkat;
3. Tidak menimbulkan kejanggalan seperti peristiwa pidana, perbuatan pidana (bukan peristiwa yang dipidana tetapi perbuatannya);

---

<sup>16</sup> Andi Zaenal Abidin Farid, 1987, *Asas-Asas Hukum Bagian I*, Bandung : Alumni, hlm.247

<sup>17</sup>Ibid, hlm.246

4. Luas pengertiannya sehingga meliputi juga dengan delik-delik yang diwujudkan oleh korporasi, orang mati, orang tidak dikenal menurut hukum pidana ekonomi Indonesia.

Pompe merumuskan bahwa suatu *strafbaar feit* itu sebenarnya adalah tidak lain dari pada suatu tindakan yang menurut sesuatu rumusan Undang-Undang telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum<sup>18</sup>. Vos merumuskan bahwa *strafbaar feit* adalah suatu kelakuan manusia yang diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan.<sup>19</sup>

R. Tresna menyatakan sangat sulit untuk merumuskan atau memberi definisi yang tepat perihal peristiwa pidana, namun beliau menarik suatu definisi, yang menyatakan bahwa peristiwa pidana itu adalah sesuatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan Undang - Undang atau peraturan perundang - undangan lainnya, terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman.<sup>20</sup>

Mereka ini dapat dimasukan pada ahli hukum pidana yang berpandangan monisme berdasarkan dari rumusan yang mereka buat tentang tindak pidana, seperti berikut :

1. J. E Jonkers, merumuskan peristiwa pidana ialah perbuatan yang melawan hukum (*wederrechtelijk*) yang berhubungan dengan kesengajaan atau kesalahan yang dilakukan oleh orang yang dapat di pertanggung jawabkan”.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> P.A.F. Lamintang, 1990, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Bandung : Sinar Baru, hlm 174.

<sup>19</sup> Martiman, 1996, *Hukum Pidana*, Jakarta : Bina Mulia, hlm.16

<sup>20</sup> R.Tresna, 1995, *Hukum Pidana*, Jakarta : Sinar Baru, hlm.7

<sup>21</sup> Jonkers, 1987, *Hukum Pidana Hindia Belanda*, Jakarta : P.T.Bina Aksara, hlm.133.

2. Wirjono Prodjodikoro, menyatakan bahwa tindak pidana itu adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana.<sup>22</sup>
3. H.J. Van Schravendijk, merumuskan perbuatan yang boleh di hukum adalah kelakuan orang yang begitu bertentangan dengan keinsyafan hukum sehingga kelakuan itu diancam dengan hukuman. asal dilakukan oleh seorang yang terkena itu dapat dipersalahkan.<sup>23</sup>
4. Simon, merumuskan *strafbaar feit* adalah suatu tindakan melanggar hukum yang dengan sengaja telah dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggung jawabkan atas tindakannya, yang dinyatakan sebagai dapat dihukum.<sup>24</sup>

### **Teori Keselamatan Pesawat Terbang**

Menurut Prof. Hadi Winarto BE ( U Syd ), M Eng Sc, ph D (U NSW), SMAIAA : yang merupakan hasil akhir dari perjalanan panjang sejarah masalah penerbangan sebagai alat transportasi untuk umum. Supaya penerbangan dapat diterima sebagai alat transportasi oleh publik, pertama – tama harus dibuktikan lebih dulu kepada masyarakat bahwa penerbangan adalah moda transportasi yang aman selamat, disamping nyaman, cepat, dapat diandalkan jadwalnya dan dengan harga tiket yang terjangkau oleh sebagian besar anggota masyarakat. Pada awalnya,

---

<sup>22</sup> Wirjono Projodikoro, 1981, *Azas-Azas Hukum Pidana di Indonesia*, Jakarta : Eresco, hlm.50

<sup>23</sup> H.J,Schavendijk, 1987, *Buku Pelajaran Tentang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta : Sinar Harapan, hlm.195.

<sup>24</sup> D, Simons. 1992, *Kitab Pelajaran Hukum Pidana*, Bandung: Pioner Jaya,hlm.127.

keselamatan penerbangan tidak bisa dijamin dan penerbangan hanya dilakukan oleh para pioner yang berjiwa petualang dan berani mengambil resiko, walaupun nyawalah yang menjadi taruhannya<sup>25</sup>.

Bagi kebanyakan orang, penerbangan hanya bermanfaat sebagai alat transportasi jarak jauh yang sangat cepat apabila keselamatan terbang dapat dijamin. Itulah sebabnya mengapa para pioner penerbangan dari sejak awalnya telah memikirkan bagaimana cara membuat penerbangan terjamin keselamatannya sehingga bisa diterima oleh publik sebagai salah satu pilihan moda transportasi khusus untuk jarak menengah dan jarak jauh. Untuk mencegah kejadian kecelakaan, para perancang pesawat harus memahami faktor – faktor apa saja yang berkontribusi sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Dengan demikian, para perancang bisa berusaha mencari solusi teknis yang apabila diterapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan yang sama. Itulah sebabnya mengapa sebuah sistem atau prosedur penyidikan kecelakaan pesawat merupakan bagian yang sangat penting dalam proses membuat penerbangan menjadi alat transportasi yang aman, selamat, dan diterima oleh publik<sup>26</sup>.

### **Bentuk tindak pidana penerbangan di Indonesia**

Pemerintah Republik Indonesia selaku anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization /*

---

<sup>25</sup> Martono, K. 1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Mandar Maju. Bandung

<sup>26</sup> Majalah Angkasa No. 9 Juni 1997 Tahun VII

ICAO), dengan mendasarkan pada Undang - Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971 menyusun serta menetapkan Undang - Undang Nomor 4 Tahun 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam Kitab Undang - Undang Hukum Pidana Bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang - undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana atau Prasarana Penerbangan yang berlaku pada tanggal 26 April 1976 serta menambahkan sebuah bab baru setelah Bab XXIX dalam KUHP dengan Bab XXX yang dengan terperinci mengatur hal - hal yang berkaitan dengan kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana atau prasarana penerbangan.

Dengan adanya penambahan dalam KUHP tersebut menimbulkan suatu istilah baru dalam pengertian suatu delik pidana, yaitu tindak pidana penerbangan, dimana “setiap perbuatan yang memenuhi rumusan Pasal yang termuat dalam Bab XXX atau Pasal 479 huruf a sampai dengan Pasal 479 huruf r KUHP tersebut dinyatakan sebagai bentuk dari tindak pidana penerbangan”<sup>27</sup>.

Pasal 54 Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan: Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan

---

<sup>27</sup> Ibid Hal. 39



penerbangan :

Banyak hal yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat terbang, baik karena gangguan teknis, kesalahan prosedur, human error, cuaca buruk, atau lainnya. Akibat permasalahan ini, maka pesawat mengalami kesulitan take off atau landing karena terganggunya sistem turbulensi atau navigasi penerbangan.

b. Pelanggaran tata tertib dalam penerbangan :

Salah satu hal yang bisa menyebabkan gangguan tersebut dan juga hal yang paling dilarang adalah menggunakan handphone (ponsel). Setiap kali kita hendak terbang dengan pesawat, pramugari pasti meminta para penumpang agar mematikan HP-nya selama penerbangan berlangsung. Imbauan yang sudah menjadi protap (prosedur tetap) sebelum penerbangan itu sudah sering kita dengar. Tak kurang dari itu, sejumlah leaflet atau brosur mengenai aturan penerbangan diletakkan di dekat kursi penumpang, namun ironisnya ternyata masih banyak penumpang yang tidak mematuhi

c. Pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan :

Beberapa alat navigasi atau alat komunikasi untuk pesawat terbang ini menggunakan teknologi RF technology (RF= Radio Frequency) jadi bisa terkena "interference" atau gangguan dari telepon genggam. Walaupun sebenarnya sudah ada pengaturan dan standard untuk pemakaian RF frequency band berdasarkan FAA standard,

namun masalahnya biasanya radiasi radio dari telepon genggam itu bukan cuma berupa sinyal GSM. Akan tetapi ada juga "electromagnetic signal" jadi biasanya anomali atau penyimpangan yg ada di "navigation equipment" atau alat navigasi juga dipengaruhi dari EMI=electromagnetic interference dari "mobile phones". (FAA kependekan dari Federal Aviation Administration sebuah organisasi pemerintah Amerika yang menangani masalah penerbangan disana, kalo di Indonesia mungkin seperti KNKT.<sup>28</sup>

d. Perbuatan asusila :

Asusila adalah perbuatan atau tingkah laku yang menyimpang dari norma-norma atau kaidah kesopanan yang saat ini cenderung banyak terjadi kalangan masyarakat, terutama remaja. Islam dengan Al Quran dan sunnah telah memasang bingkai bagi kehidupan manusia agar menjadi kehidupan yang indah dan bersih dari kerusakan moral. Menurut pandangan Islam, tinggi dan rendahnya spiritualitas (rohani) pada sebuah masyarakat berkaitan erat dengan segala prilakunya, bukan saja tata prilaku yang bersifat ibadah mahdah (khusus) seperti shalat dan berpuasa, namun juga yang bersifat prilaku ibadah ghairu mahdah (umum) seperti hal-hal yang berkaitan dengan sosial kemasyarakatan.<sup>29</sup>

e. Perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau

---

<sup>28</sup> <https://artyakinanthi.wordpress.com/2011/08/03/budaya-tertib-mematikan-telepon-genggam-dalam-pesawat-terbang>

<sup>29</sup> <http://garputalabojonegoro.blogspot.co.id/2013/11/apa-itu-tindakan-asusila.html>

Yaitu terdiri dari seseorang yang melakukan keributan atau berbicara dengan suara sangat keras, mengganggu pramugari dan penumpang atau petugas penerbangan lainnya yang berada di dalam pesawat udara.

- f. Pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55 menyatakan: “Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan”. Pasal 56 ayat:

- 1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- 2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
  - a. Peringatan;
  - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
  - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57 menyatakan: “Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri”. Berdasarkan Keputusan Direktur

Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40<sup>30</sup>/II/95. Semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, calon jamaah haji, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*check baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut.<sup>31</sup>

Setiap calon penumpang pesawat udara, harus diperiksa oleh petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara baik pemeriksaan secara fisik dan/atau menggunakan alat bantu pemeriksaan. Pemeriksaan tersebut dapat menggunakan alat bantu yang diselingi dengan pemeriksaan secara fisik dengan cara diacak. Setiap calon penumpang pesawat udara yang dicurigai harus diperiksa secara fisik lebih intensif. Petugas keamanan Bandar udara berhak melarang terbang calon penumpang yang menolak dan yang tidak mau diperiksa secara fisik maupun dengan menggunakan alat bantu. Apabila petugas keamanan (*security personnel*) bandar udara memberitahukan kepada perusahaan penerbangan bahwa calon penumpang tidak mau

---

<sup>30</sup> <https://artyakinanthi.wordpress.com/2011/08/03/budaya-tertib-mematikan-telepon-genggam-dalam-pesawat-terbang>

<sup>31</sup> H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara* Edisi I. Cetakan Ke- I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011. hal. 94.

diperiksa, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menolak keberangkatan calon penumpang yang tidak mau diperiksa oleh petugas keamanan penerbangan.

Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib memberitahu alasan penolakan keberangkatan kepada calon penumpang yang bersangkutan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib menyediakan blanko identitas yang memuat nama, alamat pemilik untuk diisi dan dipasang oleh penumpang pada bagasi kabinnya. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menempatkan petugas keamanan (*security personnel*) dan bekerja sama dengan petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara untuk melaksanakan pemeriksaan penumpang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut calon penumpang harus menempatkan petugas yang berwenang di ruang tunggu untuk melakukan pemeriksaan pas naik (*boarding pass*) calon penumpang yang akan naik ke pesawat udara sesuai dengan tujuan masing - masing.<sup>32</sup>

Calon penumpang pesawat udara anak - anak di bawah umur 8 tahun harus disertai dengan pengantar atau orang yang bertanggung jawab baik awak pesawat udara atau orang yang bertanggung jawab baik calon penumpang wanita hamil tua 8 bulan harus disertai dengan surat keterangan dokter. Orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri harus disertai dengan surat keterangan dokter dan disertai dengan

---

<sup>32</sup> Ibid, hal. 95.

pengantar, sedangkan pengangkutan jenazah harus disertai dengan surat keterangan dari instansi kesehatan. Pengangkutan orang gila, orang tahanan atau *deportee* harus dikawal oleh petugas yang berwenang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut harus menolak calon penumpang anak - anak yang tidak disertai pengantar dengan surat keterangan dokter, orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri tidak disertai dengan surat keterangan dokter dan pengantar, jenazah yang tidak disertai dengan surat keterangan dari instansi yang berwenang, orang gila yang tidak dikawal, tahanan maupun *deportee* yang tidak dikawal oleh petugas yang berwenang. Demikian pula perusahaan penerbangan yang akan mengangkut juga dapat menolak calon penumpang yang mabuk, buron atau dicurigai berdasarkan informasi petugas yang berwenang.<sup>33</sup>

Kecelakaan pesawat udara secara umum selalu dihubungkan dengan tiga faktor penyebab, yaitu faktor kesalahan manusia (*human error*), faktor pesawat terbang (*machine*), dan faktor lain seperti cuaca, dll. Menurut statistik, faktor kesalahan manusia mempunyai adil paling besar, disusul faktor pesawat terbang dan yang terakhir faktor cuaca. Ketiga faktor penyebab tersebut biasanya tidak berdiri sendiri, melainkan bisa merupakan gabungan dari dua atau tiga faktor sekaligus.

Kesalahan manusia yang dapat menyebabkan timbulnya

---

<sup>33</sup> Ibid. hal. 95.

kecelakaan telah diminimalisir dengan dilakukannya pemeriksaan rutin dan berkala bagi para personel penerbangan, khususnya bagi para personel yang berkaitan langsung dengan aktivitas rutin penerbangan. Pemeriksaan secara berkala tersebut merupakan suatu kewajiban bagi setiap personel penerbangan yang telah memiliki sertifikat kecakapan ataupun lisensi sesuai dengan bidangnya masing - masing, hal tersebut lebih dipertegas dalam Pasal 223 ayat (1) Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009. Tujuan dari pemeriksaan secara berkala atas personel penerbangan tersebut adalah agar dapat diketahui secara pasti terkait hal - hal yang dapat mempengaruhi kinerja dari setiap personel sehingga dapat dihindari hal - hal yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan suatu misi penerbangan.

Dilakukannya pemeriksaan secara berkala dan rutin terhadap personel penerbangan menjadi suatu tolak ukur ataupun standarisasi bahwa suatu penerbangan bukanlah bidang yang biasa - biasa saja, melainkan dibutuhkan suatu keseriusan dan ketelitian dalam segala aspek yang berkaitan, sehingga apabila dilakukan suatu pelanggaran atas ketentuan yang telah ditetapkan secara khusus tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggaran tersebut dapat berakibat pada timbulnya kecelakaan yang fatal.

Hukum pidana sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan terdapat dalam Bab XXX KUHP, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, telah memberikan Pengaturan secara khusus hal - hal yang

terkait dengan penerbangan. Terkait dengan kecelakaan sebuah pesawat udara, dalam ketentuan aturan pidana yang terdapat dalam Kitab Undang - Undang Hukum Pidana (KUHP), telah diatur dengan tegas bahwa suatu perbuatan, baik dengan unsur sengaja, melawan hukum, ataupun karena kealpaan yang dapat menyebabkan suatu pesawat udara celaka (*incident*), hancur serta tidak dapat dipakai atau rusak (*accident*), merupakan sebuah peristiwa pidana.

Patut untuk dibuktikan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia (*human factor*) sehingga dapat dimintakan pertanggungjawaban secara aspek pidana kepada pelaku tindak pidana tersebut. Agar dapat dibuktikannya, maka dibutuhkan suatu penyelidikan secara komprehensif yang dilakukan oleh Kepolisian selaku penyelidik atas suatu peristiwa yang memiliki indikasi pidana serta menyesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dalam ketentuan pidana, baik dalam KUHP maupun dalam KUHAP.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Bentuk - bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan



mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, Perbuatan - perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana.

### DAFTAR PUSTAKA

Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Andi Zaenal Abidin Farid, 1987, *Asas-Asas Hukum Bagian I*, Bandung : Alumni.

Bambang Poernomo, 1985, *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Bambang Widarto, *Hukum Udara (Hukum Udara Publik dan Perdata)*, Jakarta: Diktat FHUP, 2010.

Black, Henry Campbell. 1990. *Black's Law Dictionary*, seventh edition West Publishing Co

D, Simons. 1992, *Kitab Pelajaran Hukum Pidana*, Bandung: Pioner Jaya.

E. Suherman, *Hukum Udara Idonesia & Internasional*, Bandung : Alumni, 1979

H.J,Schavendijk, 1987, *Buku Pelajaran Tentang Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta : Sinar Harapan.

H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara* Edisi I. Cetakan Ke-I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011.

<http://garputalabojonegoro.blogspot.co.id/2013/11/apa-itu-tindakan-asusila.html>

<https://artyakinanthi.wordpress.com/2011/08/03/budaya-tertib-mematikan-telepon-genggam-dalam-pesawat-terbang>

<https://artyakinanthi.wordpress.com/2011/08/03/budaya-tertib-mematikan-telepon-genggam-dalam-pesawat-terbang>

<https://id.wikipedia.org/wiki/Penerbangan>

Jonkers, 1987, *Hukum Pidana Hindia Belanda*, Jakarta : P.T.Bina Aksara.

Kanter dan Sianturi, 1982, *Asas-Asas Hukum Di Indonesia Dan Penerapannya*, Jakarta: Alumni AHM-PTM.

Kitab Undang – Undang Hukum Pidana

*Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta .

L.J. van Apeldoorn, 2009, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita.

Majalah Angkasa No. 9 Juni 1997 Tahun VII

Martiman, 1996, *Hukum Pidana*, Jakarta : Bina Mulia.

Martono, K. 1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Mandar Maju. Bandung

P.A.F. Lamintang, 1984, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Sinar Baru.

P.A.F. Lamintang, 1990, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Bandung : Sinar Baru.

R.Tresna, 1995, *Hukum Pidana*, Jakarta : Sinar Baru.

Sudarto, 1990, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, Moeljatno, 1997, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara.

Teguh Prasetyo, 2002, *Hukum Pidana*, Jakarta: Raja Grafindo Persada,. hlm.23

Tongat, 2008, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press.

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Wirjono Projodikoro, 1981, *Azas-Azas Hukum Pidana di Indonesia*, Jakarta : Eresco.